



Bruxelas, 18 de junho de 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: 10842/24

Assunto: Conclusões do Conselho sobre o Relatório Especial n.º 04/2024 do Tribunal de Contas Europeu relativo aos esforços da UE para alcançar os seus objetivos em matéria de segurança rodoviária
– Resultados dos trabalhos

Na sua reunião de 18 de junho de 2024, o Conselho aprovou as conclusões sobre o relatório especial do TCE sobre a segurança rodoviária, tal como constam do anexo.

Conclusões do Conselho
sobre o Relatório Especial n.º 04/2024 do Tribunal de Contas Europeu intitulado
«Segurança rodoviária – Para alcançar os objetivos, a UE tem de entrar na via rápida»

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA:

1. ACOLHE COM AGRADO o Relatório Especial n.º 04/2024 do Tribunal de Contas Europeu, publicado em 14 de março de 2024, intitulado «Segurança rodoviária – Para alcançar os objetivos, a UE tem de entrar na via rápida», que apresenta uma análise aprofundada da situação atual e das tendências da segurança rodoviária na UE, em especial agora que estamos a meio do período estratégico de 2021-2030.
2. CONCORDA com o Tribunal de Contas quanto ao facto de ser oportuno proceder a uma avaliação que permita a melhoria contínua da segurança rodoviária, o que exige ações em várias frentes, seguindo uma abordagem baseada no risco ou integrada (como a abordagem do Sistema Seguro), envolvendo as autoridades públicas a todos os níveis, todos os utentes da estrada, e os intervenientes da indústria e da sociedade civil; o que precede destina-se a alcançar os objetivos ambiciosos de reduzir para metade o número de mortes e de ferimentos graves nas estradas até 2030 (em comparação com 2019) e de reduzir a zero – ou o mais próximo possível – o número de vítimas nas estradas até 2050 através da «Visão Zero» ou de estratégias semelhantes eficientes.
3. CONGRATULA-SE COM os progressos realizados em alguns Estados-Membros no sentido de atingirem os seus objetivos de reduzir para metade o número de mortes e ferimentos graves nas estradas até 2030, mas RECONHECE que os atuais progressos globais são insuficientes para atingir esse objetivo.
4. RECORDA a análise e os compromissos constantes das Conclusões do Conselho sobre a segurança rodoviária, de 8 de junho de 2017, que subscrevem a Declaração de Valeta¹, que salientaram o custo humano e social inaceitável dos acidentes de viação graves e das vítimas mortais por eles causadas.

¹ Ver documento 9994/17.

5. Embora TOMANDO EM CONTA os diferentes pontos de partida dos Estados-Membros, SALIENTA que, no domínio de ação de competência partilhada em matéria de segurança rodoviária, as diferenças de métodos, práticas e características nacionais entre os Estados-Membros são uma fonte valiosa para a aprendizagem mútua e o intercâmbio de boas práticas em que os Estados-Membros participam.
6. MANIFESTA PROFUNDA PREOCUPAÇÃO quanto ao elevado número de utentes da estrada ativos e vulneráveis (peões, ciclistas, utentes de veículos motorizados de duas rodas, e trotinetas elétricas) entre as vítimas mortais em acidentes de viação na UE, tanto nas zonas urbanas como nas zonas rurais, que também estão a ser cada vez mais confrontados com veículos maiores e mais pesados, e quanto ao elevado risco de os utentes da estrada jovens e idosos serem mortos ou gravemente feridos nas estradas, apelando a uma melhor compreensão dos dados relativos à exposição e solicitando insistentemente a adoção de medidas adequadas.
7. REMETE para os compromissos no sentido de garantir a coexistência segura dos diferentes meios de transporte, tal como expresso na Declaração Europeia sobre o Velocipedismo², recentemente assinada, e REMETE para a revisão em curso da Diretiva relativa à carta de condução³, em que estão a ser debatidos regimes regulamentares à escala da UE para os condutores recém-encartados e para a condução acompanhada, bem como questões relacionadas com a aptidão para conduzir.
8. TOMA NOTA do acordo alcançado a nível político sobre a revisão do quadro regulamentar europeu que visa facilitar a execução transfronteiriça das infrações às regras de trânsito⁴ e do facto de a maior parte das vítimas mortais nas estradas na UE serem a consequência direta de infrações às regras de trânsito.
9. ESTÁ PREOCUPADO com o facto de o comportamento de alto risco nas estradas continuar a ser uma das principais causas de acidentes de viação, em especial o excesso de velocidade, a condução sob influência do álcool ou de drogas, a distração ou cansaço durante a condução e a condução sem cinto de segurança, ou a não utilização ou utilização incorreta dos dispositivos de retenção para crianças e de equipamento de proteção.

² 4 de abril de 2024, 6215/24.

³ Ver a orientação geral do Conselho sobre uma proposta de nova diretiva relativa à carta de condução, adotada em 4 de dezembro de 2023, 16345/23.

⁴ Acordo político provisório alcançado em 12 de março de 2024 sobre a proposta que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

10. RECONHECE a importância crescente dos modos de transporte ativos na mobilidade de amanhã, tendo em conta, nomeadamente, a poupança de energia, a necessidade de combater as alterações climáticas e o facto de as políticas públicas deverem favorecer esta transição em benefício de todos, em especial no que diz respeito à melhoria da segurança rodoviária e da acessibilidade.
11. REMETE para a Declaração de Estocolmo de 19 e 20 de fevereiro de 2020⁵, em especial a resolução n.º 11, que incentiva as autoridades públicas a imporem uma velocidade máxima de 30 km/h em zonas em que os utentes da estrada e os veículos ativos e vulneráveis se misturam de forma frequente e planeada, exceto se houver provas sólidas de que é seguro circular a velocidades mais elevadas. INDICA que o espaço público é, por definição, limitado e que, por conseguinte, as velocidades devem ser ajustadas, se for caso disso, de modo a garantir uma utilização segura do espaço partilhado. CONGRATULA-SE com as medidas tomadas a este respeito em toda a UE.
12. AGRADECE à Comissão o apoio prestado aos projetos «Baseline» e «Trendline», que contribuem para acompanhar a evolução rumo a zero vítimas mortais e feridos graves em toda a Europa e para medir a eficácia dos investimentos em segurança rodoviária. REGISTA COM SATISFAÇÃO que todos os Estados-Membros estão envolvidos no projeto de acompanhamento «Trendline».
13. RECONHECE os benefícios da comparabilidade dos dados sobre segurança rodoviária em todos os Estados-Membros, incluindo dados sobre acidentes de viação. CONSIDERA possível realizar ações bem orientadas a nível da UE, mesmo que as metodologias dos Estados-Membros não estejam plenamente harmonizadas, uma vez que a exigência de uma harmonização total pode levar a que menos Estados-Membros estejam dispostos a participar em projetos da UE, dificultar a comparabilidade histórica e poderá criar encargos administrativos desproporcionados.
14. ATRIBUI GRANDE IMPORTÂNCIA à investigação independente para identificar as causas dos acidentes rodoviários que provocam ferimentos graves e mortes, a fim de os prevenir no futuro.

⁵ Ver a Declaração de Estocolmo intitulada «*Achieving Global Goals 2030*» (Alcançar os Objetivos Globais para 2030), assinada durante a Terceira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Rodoviária, em 19 e 20 de fevereiro de 2020.

15. SUBLINHA o trabalho em curso no grupo de peritos do CARE para recolher e comunicar dados sobre e feridos graves nas estradas, promovendo a utilização de uma definição comum com base na escala máxima abreviada de lesões MAIS3+, bem como a partilha, tanto quanto possível, dos conhecimentos disponíveis e das boas práticas. RECONHECE o volume de trabalho administrativo e ASSINALA a importância da proteção de dados, mas SALIENTA, a este respeito, a importância de combater a subcomunicação dos casos de vítimas nas estradas, incluindo os utentes da estrada vulneráveis, e de dispor de dados comparáveis sobre feridos graves na UE.
16. DESTACA as iniciativas em matéria de gestão da segurança rodoviária apoiadas pela Comissão e incentivadas pelo Parlamento Europeu, como o Instrumento de Monitorização da Segurança Rodoviária do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária e o projeto da UE para o intercâmbio em matéria de segurança rodoviária, que permitem, através de visitas de estudo e seminários nacionais, intercâmbios concretos de conhecimentos e boas práticas entre as autoridades dos Estados-Membros da UE e as partes interessadas sobre diferentes temas de segurança rodoviária. RECONHECE a importância de mobilizar apoio financeiro a este respeito, sem prejuízo das modalidades de financiamento a acordar para o próximo quadro financeiro plurianual. DESTACA o Grupo de Alto Nível sobre Segurança Rodoviária, no qual os Estados-Membros aprendem continuamente com as medidas, a legislação e as boas práticas de segurança uns dos outros.
17. CONGRATULA-SE com os progressos realizados na aplicação das normas mínimas de segurança para os veículos novos ao abrigo do Regulamento relativo à segurança geral⁶ e com os esforços envidados pelos Estados-Membros para garantir a aptidão para circular de uma frota envelhecida no contexto da inspeção dos veículos, tanto das inspeções técnicas periódicas como das inspeções na estrada. A este respeito, REMETE para a futura proposta de revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel». À medida que a frota se regenera gradualmente e cada vez mais veículos nas estradas da UE estão equipados com sistemas avançados de assistência à condução, podemos esperar um impacto positivo na redução do número de vítimas mortais e feridos graves.
18. TEM EM CONTA que a segurança dos veículos está também ligada às suas características técnicas básicas e ao comportamento do condutor, e que os sistemas de segurança ativa e passiva são apenas contramedidas para limitar os riscos conexos.

⁶ Regulamento (UE) 2019/2144, JO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

19. RECONHECE os investimentos em infraestruturas rodoviárias de elevada qualidade, resilientes e sustentáveis.
20. SALIENTA a importância da interconectividade e da interoperabilidade dos dados relacionados com o tráfego, o transporte e os veículos, no respeito da regulamentação em matéria de privacidade dos dados, a fim de melhorar a gestão do tráfego e da segurança rodoviária.
21. RECONHECE o potencial das tecnologias inovadoras para reforçar a segurança rodoviária. OBSERVA que, para maximizar este potencial, essas tecnologias têm de ser fáceis de utilizar e seguras desde a conceção, e os condutores deverão saber como as utilizar de forma correta e segura. No entanto, RECONHECE também o risco associado à distração durante a condução, para o qual é essencial sensibilizar os condutores por meio de ações de formação, campanhas e controlo do cumprimento, bem como através de tecnologias melhoradas.
22. REMETE para os recentes regulamentos aplicáveis aos veículos automatizados⁷ e CONVIDA a Comissão a prosseguir os trabalhos, incluindo simultaneamente regulamentos técnicos sobre veículos totalmente automatizados produzidos em pequenas séries, em que é prestada atenção à introdução destes veículos nas estradas da UE de forma segura e integrada. CONVIDA igualmente a Comissão a trabalhar em estreita colaboração com os Estados-Membros e as partes interessadas para que a mobilidade automatizada se torne uma realidade segura em todo o sistema de transportes e para dar resposta aos desafios conexos em matéria de inteligência artificial, prestando especial atenção à coexistência de veículos automatizados com utentes da estrada vulneráveis, veículos motorizados de duas rodas e outros veículos controlados por seres humanos.
23. ACOLHE FAVORAVELMENTE uma transferência modal, convencendo os utentes da estrada a utilizarem cada vez mais modos de transporte ativos e coletivos, a fim de melhorar a qualidade de vida, a saúde, o clima, a inclusividade e, sobretudo, a segurança rodoviária, centrando-se simultaneamente em políticas de segurança fortes para estes modos de transporte.

⁷ Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 que estabelece regras de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação do sistema de condução automatizada (ADS) de veículos totalmente automatizados, e Regulamento Delegado (UE) 2022/2236 relativo aos requisitos técnicos para veículos produzidos em séries ilimitadas, veículos produzidos em pequenas séries, veículos totalmente automatizados produzidos em pequenas séries e veículos para fins especiais e no que diz respeito às atualizações de *software*.

24. CONGRATULA-SE com o esforço da Comissão no sentido de prever requisitos técnicos para os dispositivos de mobilidade pessoal movidos a eletricidade (dispositivos de micromobilidade), que são utilizados por um grupo crescente de utentes da estrada, o que provoca mais ferimentos graves e mortes. RECONHECE que existem muitas diferenças de abordagem e regulamentação entre os Estados-Membros no que diz respeito a esses dispositivos, com vista a uma melhor proteção dos utentes da estrada ativos e vulneráveis. REMETE, a este respeito, para o guia temático da Comissão⁸, que inclui boas práticas e recomendações fundamentais sobre a integração da micromobilidade no planeamento da mobilidade urbana, e APOIA a Comissão a prosseguir o seu trabalho de orientação para a utilização segura dos dispositivos de mobilidade pessoal, sem prejuízo das competências dos Estados-Membros.
25. REGISTA os importantes progressos que estão a ser realizados em matéria de procedimentos de segurança para a conceção de grandes infraestruturas rodoviárias, na sequência da revisão da Diretiva relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária em 2019, SUBLINHA que alguns Estados-Membros estão a aplicar estes procedimentos de segurança de forma ainda mais ampla do que disposto no âmbito de aplicação dessa diretiva, em especial fora das estradas principais e recorrendo ou não ao financiamento por fundos europeus. SUBLINHA que a adoção de planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) se tornará obrigatória para cada nó urbano ao abrigo do Regulamento RTE-T revisto⁹, refletindo as considerações de segurança rodoviária estabelecidas nas orientações da União, e SUBLINHA que a segurança rodoviária é uma condição habilitadora temática para o mapeamento de projetos no âmbito do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, do Fundo Social Europeu Mais e do Fundo de Coesão¹⁰.
26. SAÚDA o facto de a Comissão aceitar, no todo ou em parte, as recomendações do Tribunal de Contas Europeu e CONVIDA os Estados-Membros a prosseguirem os seus esforços e a cooperação com a Comissão na continuação das linhas de ação pertinentes para essas recomendações. ATRIBUI grande importância à cooperação contínua e forte entre os Estados-Membros e entre os Estados-Membros e a Comissão, tanto individualmente como em projetos de base alargada, incluindo o intercâmbio de boas práticas.

⁸ *SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas* (Guia temático do PMUS sobre a utilização segura de dispositivos de micromobilidade em zonas urbanas), publicado em dezembro de 2021 no âmbito de um compêndio de documentos de orientação da UE.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 a 29.

¹⁰ Anexo IV, ponto 3, do Regulamento (UE) 2021/1060, JO L 231 de 30.6.2021, p. 159.